

RECUERDOS DEL HIJO DE UN MARINO

JOSÉ D. URIARTE

*José Daniel Uriarte
es abogado, periodista
y profesor de Historia.*

En una de mis visitas a la Sede del Centro Naval

de la Ciudad de Buenos Aires, en la Dirección del Boletín Naval me proporcionaron unos ejemplares del mismo.

La lectura de esta publicación, por demás interesante, en que su Director convoca a hacer llegar colaboraciones relacionadas con nuestra Marina de Guerra, me impulsa a aportar estas líneas, dejando constancia que lo hago en nombre de mi padre, José Uriarte, que revisó en esa Institución armada de la patria como marino conscripto de la clase 1892, pues al practicarse el sorteo de los ciudadanos a cumplir con su obligación militar le tocó en suerte integrar la Marina, siendo destacado a Puerto Belgrano, la base naval más importante de América del Sur. Estaban instalados ya los grandes cañones adquiridos a la casa Krupp de Alemania, con vista a la mejor defensa del apostadero naval y zona adyacente.



El conscripto José Uriarte, con ropa de gala

En la cédula N° 1631 –de reserva de Marina–, consta que el 10 de enero de 1912 se incorporaba a esa fuerza, certificando tal circunstancia el Capitán J. M. Calero.

Presidía nuestro país el Dr. Roque Sáenz Peña, el vice era el Dr. Victorino de la Plaza, quien completaría el gobierno luego del fallecimiento de Sáenz Peña. El gobernador de la provincia era el Dr. Marcelino Ugarte y el intendente de Dolores, su ciudad natal, el Dr. Julio M. Facio. Todas personalidades de alta idoneidad y gran prestigio.

Según relatos de mi padre, no bien fueron incorporados a servicio, cumplieron riguroso adiestramiento, como también estudios académicos, todo ello alternado con prácticas de navegación bordeando nuestras costas, e incluso por los ríos De La Plata y el Paraná.

No olvidemos que nuestra Marina estaba en un período de gran transformación técnica y operativa, con la incorporación de



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 812

Septiembre/diciembre de 2005

Recibido: 7.9.2005



(1)
El acorazado Rivadavia en el puerto de Charleston, Massachusetts

modernas unidades navales, tendiente a equilibrar su poderío con las de países vecinos. Así es como durante el gobierno del Dr. Figueroa Alcorta, en 1908, la República contrató la construcción de dos poderosos acorazados, evaluando para ello proyectos de astilleros británicos y americanos. Finalmente se decidió encomendar la construcción en los EE.UU. En el astillero de Fore River, Boston, fue construido y botado, en 1914, el *Rivadavia* (1) y en el de Camden, ambos en el estado de Massachusetts, el *Moreno*, con un desplazamiento de 26.000 toneladas. Los buques más poderosos en ese instante y que fueron el orgullo de nuestra flota de mar.

Ambos buques, ya en la etapa final de su construcción, debían ser traídos al país por lo que el Ministerio de Marina elaboró los planes para esa operación, lo que hacía necesario enviar una dotación de 2.500 marineros con su oficialidad. Los conscriptos recibieron cursos en diversas especialidades en instalaciones de Artillería de Costas. Mi padre hizo estudios de electricista, revistando como tal según lo certifica su cédula de servicio.

Los transportes en los que se trasladaron a los EE.UU. fueron el *Chaco* y el *Pampa*. Antes de partir, falleció el presidente Saénz Peña, a quien rindieron los honores pertinentes.

El viaje al país del norte lo hicieron sin inconvenientes, recalando en los puertos Bahía, Río de Janeiro, Santos, en los que se proveyeron de carbón. Estando en la isla de Barbados,

La cédula naval





posesión inglesa de las Antillas, los capitanes de los barcos reciben un telegrama del Ministerio de Marina, a cargo del Almirante Pablo Sáenz Valiente, ordenando que abandonaran dicho puerto, pues se había declarado la Primera Guerra Mundial y Gran Bretaña había entrado en el conflicto. La Argentina se había declarado neutral, por lo que salieron para Puerto Rico, en ese instante dependiente de los EE.UU., neutral en ese momento. Mi padre fue destinado al acorazado *Rivadavia*, al que le estaban acoplando los armamentos.

Había sido designado Comandante el Capitán de Navío José Moneta ⁽²⁾, que había controlado toda la etapa de construcción, siendo el primero de los acorazados en superar las pruebas de recepción y luego iniciar el viaje a nuestro País. Frente a las islas Bermudas debió soportar un fuerte huracán de lluvia y nieve, que ilustra la fotografía inserta a esta nota. Antes de poner proa hacia la Argentina, hizo una escala en el puerto y base naval de Charlestown, Massachusetts. Estaba programado que el buque pasara por la República de Panamá asociándose a la inauguración del canal interoceánico, cosa que no hizo, dado la contienda bélica que se extendió rápidamente a los mares, el Atlántico principalmente por la acción de la flota inglesa y algunos cruceros, corsarios y submarinos alemanes, que hacía riesgosa la navegación. Por ese motivo se le colocó al *Rivadavia*, una red de acero con el fin de evitar tocar y chocar con minas que habían sembrado los submarinos. Relataba mi padre que una noche la tripulación fue convocada a cubierta con toda premura. El buque había sido interceptado por dos navíos que requerían telegráficamente su

(2)
El Capitán Moneta prestó distinguidos servicios al país. Con el grado de Contraalmirante, en 1930 fue designado Gobernador de La Rioja por el gobierno del general José F. Uriburu.

El acorazado *Rivadavia*, sorprendido por un huracán y tormenta de nieve durante las pruebas de recepción, frente a las islas Bermudas.

DATOS DEL ACORAZADO

Eslora: 181,23 mts.

Manga: 29,85 mts.

Puntal: 15,45 mts.

Calado: 10,15 mts.

Desplazamiento plena carga: 31.000 toneladas.

Armamento inicial: 6 torres dobles de 305 mm,
12 cañones de 152 mm. (seis por banda),
4 cañones de 47 mm., 2 tubos lanza torpedos
de 533 mm.

Tripulación: 1200 tripulantes.

Máquinas: 19 calderas Babcock, 3 turbinas a vapor
Curtis de 50000 HP.

Radio de acción: 7000 a 9000 millas

Velocidad: 23 nudos

En 1926 se transforma a petróleo.





A la izquierda, el conscripto José Uriarte, con ropa de fajina.



La Libreta de Enrolamiento.

identidad. Eran ingleses que inspeccionaron el acorazado, luego de lo cual saludaron al Capitán y su tripulación. El acorazado continuó su marcha.

Su llegada a Buenos Aires, el 19 de febrero de 1915, fue un gran acontecimiento, al extremo que en pocos días fue visitado por más de 40.000 personas. El *Moreno* arribaría poco tiempo después.

Italia, que en esa guerra integró la coalición de los aliados (Gran Bretaña, Francia y los EE.UU. que entró en la contienda en 1917), quiso comprarlos a nuestro país cosa que no aceptó la Argentina ya que los barcos estaban destinados a misiones de paz y vigilancia de nuestras costas en salvaguardia de nuestra soberanía.

Ambos acorazados, durante la presidencia del Dr. Alvear, fueron modernizados en los EE.UU. a partir de 1924, dotándolos de máquinas a petróleo, lo que aumentó su velocidad y autonomía.

Luego de surcar los mares del mundo, participando en tareas de adiestramiento de nuestro personal naval y en cuanta misión se les encomendara, ambos barcos durante la presidencia del Dr. Frondizi fueron radiados de servicio y luego serían adquiridos por Italia, uno, y el otro por Japón, para su desarme.

Estimo que podría haberse destinado uno de ellos para Museo Naval en la Base de Mar del Plata o Puerto Belgrano.

Mi padre, según su cédula naval, fue dado de baja el 15 de enero de 1915 firmando la misma el Capitán J. M. Calero, dándole por cumplida su obligación militar.

En toda su vida recordaría a la Marina de Guerra como a su oficialidad con el mayor afecto. ■